Deutscher Bundestag **Drucksache 19/16909**

19. Wahlperiode 29.01.2020

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung – Drucksachen 19/15622, 19/16402, 19/16578 Nr. 1.9 –

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

A. Problem

Im Rahmen des Klimapaketes hat die Bundesregierung beschlossen, die Regionalisierungsmittel in den Jahren 2020 bis 2023 zu erhöhen und im Sinne der Planungssicherheit für die Länder zu dynamisieren.

B. Lösung

Erhöhung der Regionalisierungsmittel über die Jahre 2020 bis 2031 um insgesamt rund 5,25 Milliarden Euro.

Durch die zusätzlich vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel haben die Länder die Möglichkeit, die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs attraktiver zu gestalten und die Fahrgastzahlen zu erhöhen.

Annahme des Gesetzentwurfs in unveränderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und AfD gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Annahme einer Entschließung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und AfD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP und DIE LINKE.

C. Alternativen

Ablehnung des Gesetzentwurfs.

D. Kosten

Kosten wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

a) den Gesetzentwurf auf Drucksachen 19/15622, 19/16402 unverändert anzunehmen;

b) folgende Entschließung anzunehmen:

„I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Erhöhung der Regionalisierungsmittel in den Jahren 2020 bis 2023 ist ein weiterer wichtiger Baustein zur Stärkung der klimafreundlichen Mobilität. Mit diesem Mittelaufwuchs und der Dynamisierung der Mittel erhalten die Länder nun von 2020 bis 2031 rund 5,25 Milliarden Euro zusätzliche Mittel, um insbesondere Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu bestellen. Das kommt besonders Pendlerinnen und Pendlern zugute.

Bei der jetzigen Rechtslage würden die zusätzlichen Bundesmittel in den Jahren 2021 und 2023 etwa zur Hälfte in die Trassen- und Stationsentgelte fließen. Auch die Sachverständigen haben in der Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur am 13.01.2020 auf diesen Sachverhalt hingewiesen. Der Bundesrat hat in seiner Stellungnahme (BT-Drs. 19/16402) eine Änderung des § 37 Absatz 2 Satz 2 des Eisenbahnregulierungsgesetzes vorgeschlagen, um die Steigerung der Trassen- und Stationsentgelte im SPNV dauerhaft auf 1,8 Prozent zu begrenzen. Um ggf. Änderungen am aktuellen Mechanismus zur Ermittlung der Trassen- und Stationsentgelte vorzunehmen, bedarf es zuvor jedoch einer detaillierten Evaluierung des Eisenbahnregulierungsgesetzes.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. zeitnah eine Evaluierung des Eisenbahnregulierungsgesetzes vorzulegen, die Vorschläge für eine sachgerechte Klarstellung im § 37 Absatz 2 Satz 2 des Eisenbahnregulierungsgesetzes beinhaltet;

2. sich bei den Ländern dafür einzusetzen, dass diese die derzeitigen Ausgabereste bei den Regionalisierungsmitteln im Sinne des Regionalisierungsgesetzes verausgaben.“

Berlin, den 29. Januar 2020

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Cem Özdemir	**Wolfgang Wiehle**
Vorsitzender	Berichterstatter

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bericht des Abgeordneten Wolfgang Wiehle

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 19/15622** in seiner 137. Sitzung am 19. Dezember 2019 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung und an den Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen sowie den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich gutachtlich beteiligt. Die Unterrichtung (Stellungnahme des Bundesrates und Gegenäußerung der Bundesregierung) auf Drucksache 19/16402 wurde den gleichen Ausschüssen vom Präsidenten des Bundestages im vereinfachten Verfahren am 17. Januar 2020 überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Im Rahmen des Klimapaketes hat die Bundesregierung beschlossen, die Regionalisierungsmittel in den Jahren 2020 bis 2023 zu erhöhen und im Sinne der Planungssicherheit für die Länder zu dynamisieren. Durch die zusätzlich vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel haben die Länder die Möglichkeit, die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs attraktiver zu gestalten und die Fahrgastzahlen zu erhöhen. Die zusätzlichen Regionalisierungsmittel betragen nach dem Gesetzentwurf im Jahr 2020 insgesamt 150 Millionen Euro. Unter Berücksichtigung der Dynamisierung des Betrages erreichen sie im Jahr 2023 eine Höhe von 463 695 274,80 Euro. Insgesamt erhöhen sich die Regionalisierungsmittel mit der Änderung des Gesetzes über die Jahre 2020 bis 2031 addiert um rund 5,25 Milliarden Euro.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/15622 in seiner 40. Sitzung am 29. Januar 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen der AfD und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Annahme des Gesetzentwurfs. Er empfiehlt die Kenntnisnahme der Unterrichtung auf Drucksache 19/16402.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/15622 in seiner 54. Sitzung am 29. Januar 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und AfD gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Annahme des Gesetzentwurfes.

Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat zu dem Gesetzentwurf folgende Stellungnahme (Ausschussdrucksache 19(26)51-6) übermittelt:

„Im Rahmen seines Auftrags zur Überprüfung von Gesetzentwürfen und Verordnungen der Bundesregierung auf Vereinbarkeit mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie hat sich der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung gemäß Einsetzungsantrag (BT-Drs. 19/1837) am 15. Januar 2020 mit dem Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (BT-Drs. 19/15622) befasst.

Folgende Aussage zur Nachhaltigkeit wurde in der Begründung des Gesetzentwurfes getroffen:

„Das Gesetzesvorhaben trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung bei und ist umfassend mit der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung vereinbar.“

Formale Bewertung durch den Parlamentarischen Beirat für nachhaltige Entwicklung:

Eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfes ist gegeben.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Der Gesetzentwurf realisiert SDG 11 - Nachhaltige Städte und Gemeinden, hier Indikatorenbereich 11.2 - Mobilität i.V.m. SDG 8 - Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum und SDG 3 - Gesundheit und Wohlergehen, hier insbesondere Indikator 3.2.a - Emissionen von Luftschadstoffen.

Die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung ist plausibel.

Eine Prüfbitte ist daher nicht erforderlich."

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** hat die Vorlage auf Drucksache 19/15622 in seiner 58. Sitzung am 11. Dezember 2019 beraten und beschlossen, zu dieser Vorlage, zusammen mit dem Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes auf Drucksache 19/15621, eine öffentliche Anhörung durchzuführen.

Die Anhörung fand in der 61. Sitzung des Ausschusses am 13. Januar 2020 statt. Angehört wurden die folgenden Sachverständigen: Isabell Eberlein, Vorstand Changing Cities e.V.; Thomas Kiel d'Aragon, Deutscher Städtetag; Philipp Kosok, Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD); Hilmar von Lojewski, Deutscher Städtetag; Prof. Dr. Karsten Otte, Bundesnetzagentur; Dr. Tim Thomes, Monopolkommission, Dr. Jan Schilling, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) sowie als Vertreter der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände Timm Fuchs für den Deutschen Städte- und Gemeindebund.

Wegen des Ergebnisses der Anhörung wird auf das im Internet veröffentlichte Wortprotokoll der 61. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur am 13. Januar 2020 verwiesen, dem auch die Stellungnahmen der Sachverständigen als Anlage beigefügt sind.

In seiner 64. Sitzung am 29. Januar 2020 hat der Ausschuss den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/15622 abschließend beraten.

Die Fraktion DIE LINKE. hat den folgenden Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 19(15)314) eingebracht:

„Änderungsantrag

der Abgeordneten Sabine Leidig, Thomas Lutze, Andreas Wagner, Jörg Cezanne, Ingrid Remmers und der Fraktion DIE LINKE.

zur Ausschussberatung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung

– Drucksache 19/15622 –

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Nach Artikel 1 ist folgender Artikel 1a einzufügen:

‚Artikel 1a

In § 37 Absatz 2 Satz 2 des Eisenbahnregulierungsgesetzes vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082), das durch Artikel 1 des Gesetzes vom 8. Juli 2019 (BGBl. I S. 1040) geändert worden ist, werden die Wörter „mit der gleichen" durch die Wörter „mit der in § 5 Absatz 3 des Regionalisierungsgesetzes festgesetzten jährlichen" ersetzt.'

Berlin, den 27. Januar 2020

Fraktion DIE LINKE

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Begründung

Durch den im bisherigen § 37 Absatz 2 des Eisenbahnregulierungsgesetzes festgelegten inhaltlichen Zusammenhang zwischen der absoluten Höhe der Regionalisierungsmittel sowie der zu zahlenden Trassen- und Stationsentgelte würde die Erhöhung der Regionalisierungsmittel den Ländern nicht im vollen Umfang zur Erreichung der Klimaschutzziele zur Verfügung stehen. Vielmehr würde ein Großteil, nach Aussagen der Sachverständigen in der Anhörung des Verkehrsausschusses am 13. Januar 2020 fast 50 Prozent der Erhöhung der Regionalisierungsmittel, durch die gleichzeitige Erhöhung der Trassen- und Stationsentgelte mittelbar zurück an die Infrastrukturtöchter der DB AG (DB Netz AG, DB Station und Service AG) und damit indirekt den Bund fließen – ohne dass die DB Töchter irgendwelche Leistungen dafür erbringen müssen. Der Sinn in der Erhöhung der Mittel muss aber sein, dass diese vollständig für die Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs eingesetzt werden, vor allem zur Bestellung von mehr Verkehrsleistungen. Diese sorgen ohnehin für erhebliche Mehreinnahmen bei den Bahntöchtern, da eben fast 50 Prozent der Bestellentgelte an die DB Töchter fließen. Auch hierfür erhalten diese schon mehr Geld als ihnen zusätzliche Kosten entstehen, da die Grundlage der Trassenpreise und Stationsentgelte eben nicht die Grenzkosten sind, sondern die Vollkosten. Zudem wurde § 37 Absatz 2 Satz 2 des Eisenbahnregulierungsgesetzes mit der Absicht erlassen zu verhindern, dass die Stations- und Trassenpreise schneller steigen als die Regionalisierungsmittel. Die Auswirkungen dieses Gesetzesentwurfes, dass die Bahntöchter leistungslos mehr Mittel erhalten sollen, karikiert die damalige Intention des Gesetzesgebers. Zudem spricht selbst die Bundesregierung in ihrer Stellungnahme zum Bericht der Bundesnetzagentur „Kostendeckungsbericht SPNV-Entgelte“ (Bundestagsdrucksache 19/13995) – vor Vorlage dieses Gesetzentwurfes – davon, dass „eine Kostendeckung innerhalb der zu Grunde gelegten bestehenden Bandbreite“ bestehe und dass es „keinen Anlass für eine Nachsteuerung der Regelungen des § 37 ERegG“ gebe. Die Bundesregierung sah also keinen Anlass, den Bahntöchtern mehr Mittel aus den Regionalisierungsmittel zukommen zu lassen, bewirkt mit diesem Gesetzentwurf aber genau das.

Daher ist die Steigerung der Trassen- und Stationsentgelte auf den in § 5 Absatz 3 des Regionalisierungsgesetzes festgelegten Wert der Dynamisierungsrate von 1,8 Prozent zu begrenzen.“

Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben zu dem Gesetzentwurf einen Entschließungsantrag auf Ausschussdrucksache 19(15)317 eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung ergibt.

Die **Fraktion der CDU/CSU** führte aus, mit diesem Gesetz, das rund 5,25 Milliarden Euro zusätzliche Mittel bereitstelle, damit die Länder zusätzlichen Nahverkehr bestellen können, gehe man einen großen Schritt voran. Der Gesetzentwurf zeige die Ernsthaftigkeit, mit der die Bundesregierung und die Koalitionsfraktionen sich für den Ausbau des ÖPNV engagierten. Der Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen trage der Diskussion über den komplexen Bereich der Dynamisierung der Entgelte Rechnung, damit das Thema bei der Evaluierung der Eisenbahnregulierung einfließen könne. Man werde diesen Prozess weiter intensiv begleiten. Die Sorge, dass die Länder die Mittel schon jetzt gar nicht verausgaben könnten, spiegele sich ebenfalls in dem Entschließungsantrag, wonach die Bundesregierung sich bei den Ländern dafür einsetzen solle, dass diese die derzeitigen Ausgabereste verausgabten.

Die **Fraktion der SPD** betonte ebenfalls, das Gesetz sei ein wichtiger und großer Schritt nach vorn. Mit dem ganz erheblichen Mittelauswuchs könnten die Länder zusätzlichen Nahverkehr bestellen. Sie könnten damit geeignete Lösungen wählen, seien es neue Strecken, reaktivierte Strecken oder Taktverdichtungen. Blicke man auf die Situation im Jahre 2016 zurück, hätte damals die Gefahr im Raum gestanden, dass Mittel reduziert werden oder entfallen könnten. Heute sei nicht nur eine Verstetigung gewährleistet, sondern eine deutliche Erhöhung. Bei dem genannten Kritikpunkt der Koppelung von Regionalisierungsmitteln und Entgelten sei zu bedenken, dass die Mittel zurück ins System flössen. Der Entschließungsantrag nehme sich dieser Frage und auch der Frage der Ausgabereste an, die alle Länder zu verzeichnen hätten. Dies sei zu berücksichtigen, bevor man weitere Mittel fordere.

Die **Fraktion der AfD** erklärte, sie begrüße sehr, dass die Regionalisierungsmittel erhöht würden, die den Ländern die Möglichkeit einräumten, diese Mittel unmittelbar in geeigneter Weise im ÖPNV einzusetzen. Daher stimme sie dem Gesetzentwurf der Bundesregierung zu. Es gebe allerdings die Problematik, dass die Steigerung der Trassen- und Stationsentgelte an die Steigerung der Regionalisierungsmittel gekoppelt sei. Dadurch könne ein

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

zu großer Anteil der Regionalisierungsmittel in diese Entgelte fließen, weshalb der Zweck, den öffentlichen Nahverkehr auszuweiten, nicht in dem gewünschten Maße erreicht werden könne. Sie stimme daher dem Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen, der sich mit diesem Thema befasse und vorsehe, das Eisenbahnregulierungsgesetz zu evaluieren, zu. Man müsse, wie dies der Entschließungsantrag ebenfalls vorsehe, auch an die Länder appellieren, ihrer Verantwortung gerecht zu werden und die Regionalisierungsmittel vollständig auszuschöpfen.

Die **Fraktion der FDP** unterstrich, dass es sich um eine hohe Summe handle, die aus Steuermitteln fließe. Wenn damit ein verbessertes Angebot geschaffen und am Ende auch mehr Nachfrage generiert würde, wäre das Geld sinnvoll angelegt. Hier fließe aber praktisch die Hälfte der Mittel in die Infrastruktur zurück. Damit seien diese Gelder zwar nicht verloren, stünden aber auch nicht für zusätzlichen Verkehr zur Verfügung. Bei genauer Betrachtung handele es sich um eine Finanzierung der DB AG „durch die Hintertür“, weil sich durch erhöhte Entgelte die Einnahmesituation des Konzerns insgesamt verbessere. Sie plädiere für einen Einsatz der Mittel dergestalt, dass eine Senkung der Trassenpreise erfolge, die auch die Finanzierung von mehr Verkehr ermögliche und außerdem wettbewerbsfördernd sei.

Die **Fraktion DIE LINKE.** betonte ebenfalls, von den genannten 5,25 Milliarden Euro, die als Summe zitiert würde, stünde tatsächlich nur die Hälfte für zusätzlichen Verkehr und bessere Angebote zur Verfügung. Dies müsse man auch deutlich sagen. Sie sei grundsätzlich sehr damit einverstanden, mehr Geld in das System Schiene zu bringen, um z.B. Reaktivierungen von Strecken oder Fahrpreissenkungen zu ermöglichen. Ihr Änderungsantrag, für dessen Annahme sie werbe, mache geeignete Vorschläge für die notwendige Entkoppelung der einschlägigen Regelungen.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** erklärte, auch sie freue sich über die deutlich erhöhten Mittel, die es den Ländern ermöglichten, bessere Angebote, dichtere und besser vertaktete Verbindungen zur Verfügung zu stellen. Allerdings kritisiere auch sie, dass die Hälfte des Geldes in die Infrastruktur fließe und nicht erkennbar sei, welche Gegenleistung dafür erbracht werde, weil es an einer Steuerung mangele. Für die Finanzierung der Infrastruktur gebe es Instrumente wie aktuell die LuFV III oder die Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung; man brauche ggf. auch ein Instrument für die Finanzierung von Kleinmaßnahmen, das aber immer noch fehle. Die mit dem Entschließungsantrag vorgesehene Evaluierung halte sie nicht für zielführend, da die Probleme bekannt und daher keine neuen Erkenntnisse zu erwarten seien.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale** Infrastruktur hat den Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 19(15)314 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP abgelehnt.

Der Ausschuss hat den Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)317 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und AfD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP und DIE LINKE. angenommen.

Der Ausschuss empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und AfD gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksachen 19/15622, 19/16402.

Der Ausschuss empfiehlt, die Unterrichtung (Stellungnahme des Bundesrates und Gegenäußerung der Bundesregierung) auf Drucksache 19/16402 zur Kenntnis zu nehmen.

Berlin, den 29. Januar 2020

Wolfgang Wiehle
Berichterstatter

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.